



CONGRES DE LA FUB 2023 COMPTE-RENDU

Atelier 2 - Stationnement vélo : vers la bataille des parkings ?

Etaient présent-es :

- Nicolas Mercat, Maire du Bourget-du-lac et Conseiller délégué aux écomobilités de la Communauté d'agglomération du Grand Lac, et vice-président de Vélo et Territoires, intervenant.
- Julien Vitse, Chargé de concertation, Association Droit au Vélo Lille (ADAV), intervenant.
- Julien Cavaille, Ingénieur d'études référent stationnement vélo, SARECO, Bureau d'études Mobilité et Stationnement, intervenant.
- Alanne Maison, référente stationnement, programmes Alvéole Plus et OEPV, animatrice.
- Zoé Dupont-Vallée, chargée de mission juridique, rapporteure
- Eva Penisson, chef de projet Alveole, FUB, rapporteure

Synthèse de l'atelier

Les différentes interventions ont souligné des points d'attention :

- La nécessité de veiller à la bonne mise en application de la réglementation relative au stationnement vélo dans les bâtiments [en vigueur](#)
- La nécessité d'adapter les documents d'urbanisme en fonction de la nouvelle réglementation entrée en vigueur et des usages réels
- Le rôle signifiant des associations pour accompagner les collectivités, promoteurs, etc. à installer du stationnement vélo sécurisé
- Le constat que, de manière générale, la suppression de quelques places de stationnement voiture pour créer du stationnement vélo à la place représente une perte minime en termes de recettes pour les collectivités
- La création de stationnement vélo qui peut être facilitée par le fait de rendre le stationnement voiture payant : ce qui contribue à la fois à libérer de l'espace et à financer le stationnement vélo
- Le fait d'installer des stationnements dédiés aux vélos sur la voie publique qui présente l'avantage de dégager de l'espace urbain et de diminuer l'espace de la voiture
- Le fait de privilégier une implantation diffuse de petits stationnements sur l'ensemble du territoire (4 à 5 arceaux) et une massification sur les gros générateurs (cinéma, université, stade/salle de concert)
- La nécessité de prendre en compte le stationnement des vélos spéciaux (vélos-cargos entre autres)
- La nécessité de mutualiser/centraliser les offres des différents opérateurs sur un unique outil à destination des usagers

Prochaines actions :

- Veiller à adapter les documents d'urbanisme en fonction de la nouvelle réglementation entrée en vigueur et des usages réels
- Dynamo Malakoff propose que la FUB ajoute une question sur les besoins en stationnement résidentiel dans la prochaine édition du Baromètre



1. MISE EN APPLICATION DE LA REGLEMENTATION LOCALE ET NATIONALE

1.1 La nécessité de veiller à la mise en application de la réglementation

SARECO présente des solutions pour veiller à la mise en application de la réglementation :

- La mise en place de contrôles aux moments de l'accord du permis de construire et de la livraison de l'immeuble ; ce qui sous-entend des moyens humains pour les réaliser.
- La nécessité de faire de la pédagogie auprès des promoteurs/aménageurs/architectes.
- **L'ADAV** rebondit en évoquant le fait qu'elle est régulièrement invitée par la Ville de Lille pour former et sensibiliser les différents signataires qui réalisent du stationnement vélo en ouvrage (promoteurs, architectes).

1.2 La nécessité de réadapter les PLUi en fonction de la nouvelle réglementation sur le stationnement dans les bâtiments et des usages

La **mairie du Bourget-du-lac** soulève la nécessité de réadapter les PLUi en fonction de la nouvelle réglementation (décret 25 juin 2022) et des usages. Elle présente l'exemple de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) où les normes de stationnement voiture et vélo ne sont pas en cohérence avec la réalité ; il y a en moyenne 1,3 voitures par logement alors que le PLUi impose 2,5 places voiture par logement.

2. RECETTES ET INVESTISSEMENTS LIES AU STATIONNEMENT

2.1 La conversion de stationnements voitures en emplacements vélo : une perte financière minime

SARECO explique que l'installation de stationnements vélos dans les parkings entraîne une perte minime des recettes dans les parkings. En effet, la suppression de 3 à 4 places voiture sur un parking de 300 places de centre-ville, pour créer 20 à 40 places vélo, représente un impact sur les recettes relativement faible.

2.2 Le stationnement payant pour les voitures : un levier pour libérer de l'espace au profit d'emplacements vélos

La **mairie du Bourget-du-lac** présente l'exemple du lac du Bourget qui est une zone très attractive où le parking voitures gratuit est saturé. La mairie réfléchit à rendre ce parking voitures payant et à garder un parking plus lointain gratuit pour générer une meilleure rotation et permettre de libérer de l'espace voiture pour intégrer des emplacements pour les vélos. Le parking payant permettra de les financer.

L'ADAV présente l'exemple de Lille où l'extension du stationnement payant dans toute la ville a permis de libérer l'espace, d'avoir une meilleure rotation du stationnement motorisé et un meilleur rendement.

2.3 La création d'emplacements vélos dans les parkings en ouvrage

SARECO présente deux solutions pour une collectivité pour faire de la place aux vélos et amortir l'investissement des emplacements vélos sécurisés dans un parking en ouvrage :

- Profiter du renouvellement du contrat de délégation du service public (DSP) en imposant des emplacements pour les vélos dans les nouveaux contrats : le but étant de faire payer l'investissement des emplacements vélos par le futur exploitant.
- Réaliser un avenant au contrat d'exploitation en cours sur un parking qui est possible dès lors que l'équilibre économique dudit contrat n'est pas modifié.

SARECO explique que le stationnement vélo est rarement bénéficiaire (les recettes d'abonnement ne couvrent pas les frais d'investissement et d'exploitation annuelle) et suggère de chercher des synergies au travers de contrats uniques. Par exemple : regrouper dans un même contrat d'exploitation des parkings voitures gares (très rémunérateur) avec l'exploitation d'emplacements vélos. Ainsi, les usagers voitures payent le déficit d'exploitation des emplacements vélos, permettant d'intégrer des services qualitatifs au stationnement vélo. Ceci dit, **SARECO** précise que les emplacements vélos ne peuvent pas être installés dans tous les parkings en ouvrage pour des raisons d'accessibilité et de faisabilité technique.

3. MAILLAGE ET USAGES DES STATIONNEMENTS VELO

3.1 Les éléments méthodologiques pour installer des emplacements vélos

SARECO présente plusieurs éléments méthodologiques pour établir un maillage fin du territoire et y installer du stationnement sécurisé :

- la prise en compte de la densité de population, de la date de la construction du bâti, l'absence de parking public existant à 300m, le taux d'équipement en garages (données INSEE à l'iris) ; les quartiers résidentiels et mixte (résidentiel/bureaux) sont d'ailleurs les plus propices pour mailler du stationnement sécurisé ;
- la nécessité d'adapter le stationnement en fonction du statut de l'utilisateur ; sur une même voirie, un même usager peut être résident, client, employé, etc ;
- la nécessité de mener des enquêtes de terrain de jour et de nuit afin de mieux connaître les usages ;
- la nécessité de travailler avec les associations de cyclistes. L'**ADAV** a d'ailleurs mené un travail de terrain avec les services de comptage cyclable de la ville afin de remédier au manque d'emplacements vélo à l'Université de Lille ;
- la nécessité d'identifier les lieux les plus adaptés pour installer des emplacements pour les vélos spéciaux qui prennent plus de place.

Sur le dimensionnement, **SARECO** préconise de privilégier les implantations de 4 à 5 arceaux répartis sur l'ensemble du territoire et de massifier sur les gros générateurs : cinéma, université, stade/salle de concert.

De manière générale, selon la **mairie du Bourget-du-lac**, le stationnement en surface à claire voie (clôture ou paroi ajourée) et à proximité de l'entrée de bâtiments est à privilégier.

3.2 Les limites rencontrées à l'installation d'emplacements vélos

SARECO soulève le cas des centres-villes historiques qui peuvent présenter des contraintes patrimoniales nécessitant l'accord des Architectes des Bâtiments de France pour installer un box fermé ou une consigne collective. Ces centres-villes sont aussi piétonnisés : quid de l'insertion des box sur les espaces piétons, rues piétonnes/places publiques.

Une bénévole de l'association **Droit au vélo Douaisis** soulève la question du stationnement des motos à l'endroit des arceaux vélos. **SARECO** suggère d'avoir une vision positive de la situation en massifiant l'installation d'arceaux vélos sur le territoire afin que l'utilisation de quelques arceaux par les motos ne soit plus gênante. Un autre moyen est que l'arrêté municipal précise qu'il s'agisse d'arceaux à destination des cyclistes.

Le cas des vélos ventouses dans l'habitat collectif est également soulevé. La **mairie du Bourget-du-lac** évoque la nécessité de séparer les zones de stockage (ex. vélos loisirs) des zones de stationnement pour les vélos du quotidien. Pour **SARECO**, le meilleur outil pour lutter contre les vélos ventouses reste l'intelligence collective. Une manière d'identifier les vélos abandonnés est de demander aux habitants de coller un post-it sur leur vélo. Les vélos sans post-it peuvent ensuite être donnés à une association de recyclage. La **mairie du Bourget-du-lac** illustre l'exemple de l'association la Roue Libre Chambéry qui organise avec l'OPAC (Office public de l'habitat) des campagnes pour retirer les vélos ventouses ; un courrier est envoyé aux habitants pour prévenir de cette campagne puis des étiquettes sont accolées sur les vélos mentionnant un avis d'enlèvement.

3.3 La question de l'interopérabilité entre les différents services de stationnements et l'exemple de la carte Oûra

SARECO constate que sur un même territoire, plusieurs offres de stationnements sécurisés émanant de différents gestionnaires coexistent. Exemple : les gares TER sont gérées par la région, les P+R par les AOM / agglomération, le stationnement sur voirie par la ville et les emplacements vélos dans les parkings en ouvrage par divers exploitants. Cette multitude d'acteurs pose plusieurs questions : celle de l'interopérabilité et des moyens d'accès aux différentes consignes sécurisées vélo, de l'offre publique ou semi-publique sur l'ensemble du territoire, de l'harmonisation tarifaire, de la gouvernance entre les différents acteurs. Il y a un enjeu majeur à lever ces problématiques pour envisager une optimisation et mutualisation de l'offre du stationnement sécurisé.

La **mairie du Bourget-du-Lac** présente l'exemple de la carte de transport Oûra mise en place dans la région Auvergne-Rhône-Alpes par l'agence écomobilité (SPL) qui permet de centraliser plusieurs titres de transport sur un même outil d'abonnement, même si l'interopérabilité n'est à ce jour pas complète.